

## Nr 311.

Av herr **Jeppsson m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 175, med förslag till förordning om ändrad lydelse av 1 och 3 §§ i förordningen den 28 maj 1926 (nr 161) om fördelning av automobilskattemedel m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 175 föreslås vissa ändringar i förordningen den 28 maj 1926 (nr 161) om fördelningen av automobilskattemedel avseende bland annat en höjning av det bidrag, som direkt tilldelas vägdistrikten, från 10 till 15 procent av distriktets verkliga kostnader för vägunderhållet.

Det är med tillfredsställelse man konstaterar, att kraven på ökad tilldelning av automobilskattemedel till det egentliga vägunderhållet härmed i någon mån vunnit beaktande. Vi våga dock hålla före, att en betydligt större ökning av den direkta tilldelningen av dessa medel för sagda ändamål nu vore välbefogad. De bestämmelser, som hittills varit gällande rörande fördelningen av automobilskattemedlen hava, på grund av det läge varuti frågorna om väglagstiftningens ordnande befunnit sig, varit att anse som provisoriska. Då emellertid nu, enligt vad av chefen för kommunikationsdepartementet i förevarande proposition meddelas, förslag komma att föreläggas årets riksdag såväl om ändrade skattegrunder för väghållningsbesvärets utgörande som om vissa andra ändringar i väglagen, torde man kunna förutsätta, att reformarbetet på väglagstiftningens område kommit i ett sådant skede, att automobilskattemedlen mera slutgiltigt böra inrangeras på sin plats i vägskattesystemet. Vid sådant förhållande synes det, som om man borde, delvis med bortseende från principerna i nu gällande grunder för fördelningen av dessa medel och från vad riksdagen vid behandlingen av spörsmål rörande dessa tid efter annan må hava uttalat, till ny prövning upptaga spörsmålet om ifrågavarande medels användande för ävägbringande av en verksam skattelättnad för de väghållningsskyldiga.

Det råder intet tvivel om att avsikten vid automobilbeskattningens införande var, att med de inflytande medlen huvudsakligen bereda vägdistrikten, som då förutsattes bliva landstingen, en direkt ersättning för den ökade väghållningstunga, som automobiltrafiken ansågs medföra. Särskilt belysande i detta avseende äro vissa uttalanden av dåvarande chefen för finansdepartementet i propositionen nr 199 till 1922 års riksdag, däri kravet på bidrag till *väghållningen* obetingat ställes i första rummet. Att denna grundtanke seder-

mera icke kom till uttryck i författningsbestämmelserna sammanhänger med den omständigheten, att det samtidigt framlagda förslaget till ny vägslag icke blev av riksdagen antaget, vadan särskilda former för bilskattemedlens användning måste utfinnas att gälla tillsvidare i avvaktan på den väntade revisionen av vägslagstiftningen. Det förefaller som om de hittills tillämpade grunderna för automobilskattemedlens fördelning därför icke med någon större rätt kunna göras prejudicerande för deras användning i fortsättningen. I detta sammanhang vilja vi även erinra, att i de motioner om högre tilldelning av direkt underhållsbidrag till vägdistrikten, som vissa av motionärerna framburit vid de två senaste riksdagarna, uttryckligen framhållits, att yrkandena i desamma framställt endast med hänsyn till rådande provisorium.

I likhet med vad som framhölls i ovan berörda proposition till 1922 års riksdag, hysa vi den uppfattningen, att automobilskattemedlen främst böra användas till beredande av en mot motortrafikens inverkan på vägsplitningen svarande lättnad i väghållningstungan. Genom den i propositionen nr 175 föreslagna förändringen i fördelningsgrunderna tages visserligen ett steg i rätt riktning, men kravet på vägunderhållets företrädesrätt eller likaberättigande med andra behov tillgodoses ingalunda. En blick på de i propositionen intagna siffersammanställningarna klargör detta med önskvärd tydlighet. Av tabellen på sidan 18 framgår exempelvis att den vägunderhållningskostnad, varå statsbidrag utgått under år 1919, var cirka 9 miljoner kronor, under år 1925—26 däremot cirka 27 miljoner kronor, alltså en ökning till det tredubbla. Även om man utgår ifrån att kostnadsökningen icke är helt förorsakad av motortrafikens stegring, så ter sig erbjudandet att soulagera denna enorma ökning med ett underhållsbidrag av 2,683.285 kronor av automobilskattemedel, som förslaget innebär, som en synnerligen blygsamt tilltagen gård åt rättvisan.

En omständighet, som enligt vårt förmenande mycket starkt talar för en betydligt kraftigare tilldelning av bidrag till vägunderhållet, är, att den länge väntade revisionen av vägskattegrunderna synes vara förestående. Enligt vad som förspotts, kommer förslaget därtill att innebära en icke obetydlig förskjutning av vägskattebördan från fastighetsägarna över på andra beskattningsföremål. På samma gång som vi anse en sådan skattelättnad för fastighetsägarna ur rättvisans synpunkt oundgänglig, måste man dock beakta, att icke med nu rådande höga skattetryck i vägdistrikten skatteförskjutningen kommer att drabba på inkomst beräknade vägfyrc alltför hårt. Om icke någon verksam åtgärd vidtages att skaffa vägdistrikten inkomster på annat sätt än genom uttaxering, kommer sannolikt omläggningen till det nya systemet för fyrkberäkningen att medföra en väsentligt ökad skattebelastning pr fyrk räknat. Den naturligaste och bekvämaste vägen att bringa lättnad härvidlag vore väl att använda en relativt stor del av de med allt högre summor inflytande automobilskattemedlen till lindring i den allmänna tungan, till båtnad framförallt för de små inkomsttägarna.

Då statsverket nu på sätt, som i den föreliggande propositionen föreslås, anser sig nödsakat att av finansiella skäl på automobilskattemedlen avlasta hälften av statens ordinarie bidrag till vägunderhållet på landet under motivering, att det är den ökade automobiltrafiken, som förorsakat stegringen i underhållskostnaderna, ligger det nära till hands att med samma motivering påyrka en motsvarande avlastning av de väghållningsskyldigas andel av bördan. Sedan med statsbidrag jämlikt väglagens bestämmelser trettio procent av vägunderhållskostnaderna blivit täckta, återstår för de väghållningsskyldiga att bära sjuttio procent. Det förefaller konsekvent och rimligt att jämväl hälften härav, det vill säga trettiofem procent, överflyttades på automobilskattemedlen. Oaktat proportionen mellan den del av dessa medel, som finge användas direkt till vägunderhållet och den del, som skulle disponeras för andra ändamål, härigenom icke bleve återställd, till vad som ursprungligen avsetts, vilja vi likväl stanna för att förorda, att det ifrågavarande bidraget tillsvidare sättes till nämnda procenttal. Med den av oss sålunda föreslagna fördelningsgrunden skulle vid utdelningen av 1926 års automobilskattemedel det direkta underhållsbidraget komma att uppgå till cirka 6.260,000 kronor. Av landsbygdens andel av medlen skulle till fördelning efter andra grunder ha återstått cirka 11,000,000 kronor. Även om det förutsattes, att samtliga landets väghållningsdistrikt övergå till underhåll medelst vägkassan samt att underhållskostnaden i allmänhet kommer att något öka, så att det direkta underhållsbidraget komme att uppgå till omkring 8—9 miljoner kronor, skulle ändock med de för det närmaste budgetåret beräknade skatteintäkterna den återstående delen av automobilskattemedlen uppgå till i runt tal 10 miljoner kronor årligen. Det förefaller, som om denna summa borde vara tillräcklig att tillsammans med det ordinarie statsanslaget till vägförbättringar tillgodose behovet av förstärkningar och omläggningar av vägar m. m. Med hänsyn till vägkommunernas mångenstädes hårt ansträngda ekonomi och ökade skuldsättning synes det rådligt att ej alltför hastigt forcera dyrbara vägförbättringsföretag av ofta diskutabelt värde.

I den kungl. propositionen förutsattes, lika som för närvarande gäller, att det fasta underhållsbidraget skall tillkomma allenast sådana distrikt, vars samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan. Med en ökad tilldelning av automobilskattemedel till det egentliga vägunderhållet i den ordning som här ifrågasättes kommer givetvis orättvisan emot de distrikt, som icke kunna bliva delaktiga av denna tilldelning, att te sig ännu större än tillföre. Då vi i detta hänseende icke föreslå någon ändring i gällande bestämmelser, förutsätta vi, att ett genomförande av den i utsikt ställda revisionen av vägskattegrunderna skall medföra som resultat bland annat en allmän övergång till underhåll medelst vägkassan och att jämväl en sådan ökning av underhållsbidraget, som vi här föreslå, skulle komma att kraftigt stimulera intresset för en övergång till ett rationellt vägunderhållssystem.

På grund av vad sålunda anförts få vi föreslå,

att riksdagen vid bifall i övrigt till Kungl. Maj:ts proposition, nr 175, måtte besluta sådan ändring i 3 § i förordningen den 28 maj 1926 om fördelning av automobilskattemedel, att till väghållningsdistrikt, vars samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, bidrag utgår med trettiofem procent av distriktets verkliga kostnader för vägunderhåll och vinterväghållning under nästföregående kalenderår.

Stockholm i mars 1927.

*Ola Jeppsson.*

*Gustaf Olsson*  
i Ramsta.

*Carl Jansson.*

*A. Danielsson.*

*Carl Björling.*

*A. W. Lundén.*

*Oscar Carlström.*

*Johan Olofsson.*

*Ernst Lundgren.*

*E. Gust. Olsson,*  
Broddbo.

---